

ÖTÖDIK KERÉK KAPCSOLÓSZERKEZET

~~FONTAINE INTERNATIONAL EUROPE LIMITED, Enterprise Way, Lowton,~~~~Warrington, Cheshire WA3 2AG, Nagy-Britannia~~~~A bejelentés napja: 2000. 09. 25.~~~~Elsőbbsége: 1999. 10. 01. (9923128.4; GB)~~~~A nemzetközi bejelentés száma: PCT/GB00/03651~~~~A nemzetközi közzététel száma: WO 01/25076~~

K i v o n a t

A találmány tárgya vontató járműre szerelhető, utánfutóra szerelt királycsappal ~~(28)~~ együttműködő ötödik kerék kapcsolószerkezet (10), aminek a királycsap ~~(28)~~ befogadására alkalmas réssel (26) ellátott lemeze (12), a királycsapnak ~~(28)~~ a részben (26) való megtartására szolgáló, forgathatóan elrendezett reteszelő mechanizmusa ~~(46, 48, 50, 52)~~, amely reteszelő mechanizmus ~~(46, 48, 50, 52)~~ egy a lemezzel (12) egy első, a reteszelő mechanizmus ~~(46, 48, 50, 52)~~ eléngedő helyzetben tartásának megfelelő helyzetben, valamint egy második, a reteszelő mechanizmus ~~(46, 48, 50, 52)~~ lezáró helyzetben tartásának megfelelő helyzetben összekapcsolható kioldó kart (52) foglal magába, továbbá egy fluid közeggel működtethető dugattyúból és hengerből álló elrendezése ~~(38, 38)~~ van, amelynek dugattyúja (38) működésbe helyezve a kioldó kart (52) rugóerő ellenében a kioldó kar (52) első helyzetébe elmozdítóan, és ezáltal a reteszelő mechanizmust ~~(46, 48, 50, 52)~~ a királycsapot ~~(28)~~ eléngedő helyzetbe hozóan van a kioldó karhoz (52) kapcsolva. Atalálmány szerinti ötödik kerék kapcsolószerkezetet az jellemzi hogy a kioldó karra (52) a dugattyúból és hengerből álló elrendezést ~~(38, 38)~~ működtető kapcsoló eszköz (78) van illesztve, és a kioldó karra (52) egy, a kioldó kart (52) második helyzetében a lemezzel (12) kapcsolatban tartó további reteszelő egységként szolgáló, és a kioldó karhoz (52) képest elcsúszva a kapcsoló eszközt (78) működésbe hozó tűske (70) van elcsúsztathatóan illesztve.

Jellemző ábra: 1. ábra

József Gábor
2004.05.14.

20400756

14324

Képviselő: Dr.Jalovszky Györgyné ügyvéd

Társképviselő: Dr.Miskolczi Mária ügyvéd

**KÖZZÉTÉTELI
PÉLDÁNY**

385/2

ÖTÖDIK KERÉK KAPCSOLÓSZERKEZET

FONTAINE INTERNATIONAL EUROPE LIMITED, Enterprise Way, Lowton,
Warrington, Cheshire WA3 2AG, Nagy-Britannia

Feltaláló:

TIMMINGS Neil, 38 Balliol Way, Ashton-in-Makerfield, Wigan WN4 9RD,
Nagy-Britannia

A bejelentés napja: 2000. 09. 25.

Elsőbbsége: 1999. 10. 01. (9923128.4; GB)

A nemzetközi bejelentés száma: PCT/GB00/03651

A nemzetközi közzététel száma: WO 01/25076



A találmány vontató járműre szerelhető, utánfutóra szerelt királycsappal együttműködő ötödik kerék kapcsolószerkezetre vonatkozik.

Az ötödik kerék kapcsolószerkezet egy lehetséges kialakítását a 2 236 729 sz. nagy-britanniai szabadalmi leírásban ismertették. 9821363.0 sz. nagy-britanniai szabadalmi bejelentésünkben az ötödik kerék kapcsolószerkezet más kialakítását ismertettük. Mindkét ismert megoldás szerint a kapcsolószerkezetnek a királycsap befogására alkalmas, réssel ellátott lemeze, a réssel szomszédosan forgathatóan elrendezett, egy nyitott helyzet és egy zárt helyzet között mozgatható, a királycsappal együttműködve a királycsapot a résben megtartó pofája, és egy, a pofát zárt helyzetben tartó lezáró helyzet és a pofa nyitását lehetővé tevő elengedő helyzet között átrendezhető reteszelő eleme van. Maga a reteszelő elem egy kioldó kart magában foglaló, forgathatóan szerelt csatoló mechanizmussal van összekapcsolva. A kioldó kar egy első helyzetben - ahol a csatoló mechanizmus a reteszelő elemet elengedő helyzetében tartja - és egy második helyzetben - ahol a csatoló mechanizmus a reteszelő elemet lezáró helyzetben tartja - összekapcsolható a lemezzel.

Amikor a királycsap belép a résbe, a pofát annak zárt helyzetébe fordítja el. Ez kioldja a reteszelő elemet úgy, hogy azt a csatoló mechanizmusra ható rugóerő segítségével a lezáró helyzetbe kényszeríti. Ugyanakkor a kioldó kar a második helyzetében összekapcsolódik a lemezzel.

A 2 236 729 sz. nagy-britanniai szabadalmi leírásban bemutatott kapcsolószerkezetnek egy rugós bekapcsoló hurok formájában kialakított további reteszelő egysége is van, ami kézi úton kapcsolható a kioldó karon és a lemezen lévő, egymással fedésbe jutott nyílásokba. Ezzel a megoldással elérhető, hogy a kioldó kar második (záró) helyzetében mindvégig a lemezhez kapcsolva maradjon, és ez a kapcsolat ne szűnjön meg véletlenszerűen a kapcsolószerkezet használata során.

Igény merült fel aziránt, hogy a kioldó kar könnyen és minimális kézi munka igénybevételével legyen szükség szerint az első helyzetbe - és ezáltal a hozzá



kapcsolódó, a reteszelő elemet magában foglaló csatoló mechanizmus az elengedő helyzetbe - elmozgatható.

A találmány célja olyan javított ötödik kerék kapcsolószerkezet kialakítása, ami kielégíti ezt az igényt.

Ezt a célt szem előtt tartva a találmány tárgya vontató járműre szerelhető, utánfutóra szerelt királycsappal együttműködő ötödik kerék kapcsolószerkezet, aminek a királycsap befogadására alkalmas réssel ellátott lemeze, a királycsapnak a részben való megtartására szolgáló, forgathatóan elrendezett reteszelő mechanizmusa, amely reteszelő mechanizmus egy a lemezzel egy első, a reteszelő mechanizmus elengedő helyzetben tartásának megfelelő helyzetben, valamint egy második, a reteszelő mechanizmus lezáró helyzetben tartásának megfelelő helyzetben összekapcsolható kioldó kart foglal magába, továbbá egy fluid közeggel működtethető dugattyúból és hengerből álló elrendezése van, amelynek dugattyúja működésbe helyezve a kioldó kart rugóerő ellenében a kioldó kar első helyzetébe elmozdítóan, és ezáltal a reteszelő mechanizmust a királycsapot elengedő helyzetbe hozóan van a kioldó karhoz kapcsolva. A találmány szerinti ötödik kerék kapcsolószerkezetet az jellemzi, hogy a kioldó karra a dugattyúból és hengerből álló elrendezést működtető kapcsoló eszköz van szerelve, és a kioldó karra egy, a kioldó kart második helyzetében a lemezzel kapcsolatban tartó további reteszelő egységként szolgáló, és a kioldó karhoz képest elcsúsztatható a kapcsoló eszközt működésbe hozó túske van elcsúsztathatóan szerelve.

Egy alkalmas kiviteli alak szerint a tüskét rugóval elő lehet feszíteni az első helyzetbe, ahol az további reteszelő egységként szolgál, és rugóterhelés ellenében vissza lehet húzni mindaddig, amíg működésbe hozza a kapcsoló eszközt a csatlakozás szervó rendszerű elengedése céljából.

A kioldó kar és a lemez fent említett első és második helyzetben való összekapcsolására rendszerint a kioldó karon kialakított hornyok vagy akasztóelemek szol-



gálnak, amelyek a lemezben lévő rés szélébe kapcsolódnak. Ekkor a tűske további reteszelő egységként szolgálhat azáltal, hogy úgy van elrendezve, hogy a kioldó karon kívül a tűske is áthalad a résen. Egy előnyös megoldás szerint a tűske úgy van elrendezve, hogy csak azután haladhat át a résen, amikor a megfelelő kioldó karon lévő horonykapcsolódás már a második helyzetbe jutott.

Ennek figyelembevételével a réssel szomszédosan megállító egység szerelhető fel, ami megakadályozza a tűske behatolását a résbe mindaddig, amíg a horony be nem kapcsolódott a résbe. A tűske résbe bejutott vagy be nem jutott helyzete előnyösen a kapcsolószerkezet használója számára láthatóan van kialakítva úgy, hogy a használó egyszerűen meggyőződhet arról, hogy a kapcsolószerkezet megbízható rögzítése létrejött-e vagy sem.

A találmány további részleteit a csatolt rajzokra hivatkozva ismertetjük.

Az 1. ábra a találmány szerinti ötödik kerék kapcsolószerkezet egy lehetséges kiviteli alakját szemlélteti alulnézetben, egy utánfutó közepén összeszűkülő királycsapjának befogadására alkalmas elrendezésben.

A 2. ábra az 1. ábra szerinti ötödik kerék kapcsolószerkezet olyan állapotban szemlélteti, amikor a közepén összeszűkülő királycsapot egy kampós pofa tartja az adott helyzetben, és a pofát egy reteszelő elem zárt helyzetben tartja.

A 3. ábra az 1. és 2. ábra szerinti ötödik kerék kapcsolószerkezetet olyan állapotban szemlélteti, amikor a kapcsolószerkezet reteszelő eleme a királycsap lecsatlakoztatása előtt vissza van húzva.

A 4-6. ábra csökkentett léptékben, vázlatosan, felülnézetben szemlélteti azt a folyamatot, ahogy a kapcsolószerkezet a 2. ábrán bemutatott lezárt helyzetbe jut.

A 7-9. ábra a 4-6. ábrával egybevethető módon szemlélteti azt a folyamatot, ahogy a kapcsolószerkezet a 2. ábrán bemutatott lezárt helyzetből a lecsatlakozási helyzetbe jut.



Rátérve az 1-3. ábrára, az ott bemutatott 10 ötödik kerék kapcsolószerkezetnek karimás 14 peremmel és erősítő 16, 18 bordákkal ellátott felső 12 lemeze van.

A felső 12 lemeznek két hátrafelé szélesedő 20, 22 lábrésze van, amelyek belső szélei egy hosszirányban elnyújtott 26 részbe vezető 24 nyílást határoznak meg. Használatkor az ábrán fel nem tüntetett utánfutó 28 királycsapját - amit a 10 ötödik kerék kapcsolószerkezetet hordozó, az ábrán fel nem tüntetett vontató járműhöz kívánunk csatlakoztatni - a 24 nyíláson keresztül kell bevezetni a 26 részbe.

A 28 királycsap a nemzetközi szabványoknak megfelelő kialakítású, és összehajlítható középrésze van a nagyobb méretű felső és alsó karimák között.

A 28 királycsap 26 részben való megtartására a vontató jármű és az utánfutó összekapcsolásakor egy kampós kialakítású befogó 30 pofa szolgál. A befogó 30 pofa egy darabból van kialakítva úgy, hogy kampós 32 részt és érzékelő 34 kart foglal magába, és illesztő 36 csap segítségével elforgathatóan van a 12 lemezre szerelve.

A befogó 30 pofa a befogó 30 pofa és a 12 lemez között elhelyezkedő 58 rugóval van nyitott helyzetbe előfeszítve.

A 48 helyre egy 46 reteszelő tag van elfordíthatóan szerelve olyan elrendezésben, hogy a 26 részre merőlegesen mozdulhat el a 26 részt szabaddá tevő, az 1. és 3. ábrán bemutatott visszahúzott helyzet és a 2. ábrán bemutatott lezárt helyzet között; az utóbbi helyzetben a 46 reteszelő tag a 30 pofát a 28 királycsapot körülvevő helyzetben tartja.

A 48 helyen a 46 reteszelő tag elforgatható egy 52 kioldó kart is magában foglaló kapcsoló mechanizmus 50 csatlakozójához. Az 50 csatlakozó az egyik végénél, a 49 helyen elforgathatóan az 52 kioldó karhoz van illesztve. Az 50 csatlakozó a másik végénél lazán illeszkedik egy, a 16 borda és a karimás 14 perem között elnyúló 54 részbe.

Az 52 kioldó kar vége közvetlenül az 50 csatlakozóhoz való elforgatható illesztés 49 helyén túlnyúló részen könyökös, lényegében derékszögben elhajló kiképzésű.



Az 52 kioldó kar könyökös 55 végszakasza feszítő 56 rugóval van a 18 bordához kapcsolva.

Az 52 kioldó kar két 60, 62 beakasztó elemmel van ellátva, amelyek a későbbiekben ismertetendő módon kapcsolódhatnak egy, a kerületi 14 peremben kialakított 64 rés egymással szemben lévő oldalaihoz. Az 52 kioldó kar szabad végénél hurkos 66 fogantyú helyezkedik el. Az 52 kioldó karon egy pár 67, 69 vezetőelem van elrendezve, és 70 tűske van elcsúsztathatóan ezeken keresztülvezetve. A 70 tűske körül 72 spirálrugó van elrendezve, ami a 70 tűskén kialakított 74 pecek és a 69 vezetőelem között működve a 70 tűskét a 12 lemez felé kényszeríti (lásd az 1. ábrát). A 12 lemezhez centrálisan, 37 konzol útján egy fluid közeggel működtethető dugattyúból és hengerből álló elrendezés van illesztve, ami az 1-3. ábrán bemutatott esetben pneumatikusan működtethető 38 dugattyúból és az ahhoz csatlakozó 39 hengerből áll. A 38 dugattyú elforgathatóan van az 52 kioldó kar könyökös 55 végszakaszához kapcsolva.

Az 52 kioldó kar mentén 76 légvezetékek vannak rögzítve, amelyeken keresztül sűrített levegő jut a 39 hengerbe vagy vezetődik el onnan; ennek hatására a 38 dugattyú kiemelkedik vagy visszasüllyed. A 66 fogantyúhoz közeli helyre 78 kapcsoló eszköz van illesztve a 76 légvezetékek ki-be kapcsolására; a 78 kapcsoló eszközt a 70 tűskén lévő 74 pecek működteti akkor, amikor a 70 tűske könyökös 71 végénél fogva a 72 spirálrugó ellenében visszahúzódik.

Miként az 1. ábrán látható, a befogó 30 pofa olyan elrendezésű, hogy a 10 ötödik kerék kapcsolószerkezet be tudja fogadni az utánfutó 28 királycsapját. Ekkor a befogó 30 pofa érzékelő 34 karja a 46 reteszelő elemmel összekapcsolódva az 50 csatlakozót elforgató 56 rugó feszítőereje ellen hat, és ezáltal a 46 reteszelő elemet keresztültöltja a 26 résen.

A 10 ötödik kerék kapcsolószerkezet üzembe helyezésekor az utánfutó 28 királycsapja a 26 résbe belépve érintkezik az érzékelő 34 karral, és a 36 csap körül el-

forgatja a befogó 30 pofát, megfeszíti az 58 rugót, és szétkapcsolja az érzékelő 34 kart és a 46 reteszelő elemet. Ekkor az 56 rugó a megfeszítés hatására mozgásba tudja hozni az 50 csatlakozót és az 52 kioldó kart, és ezáltal a 46 reteszelő elemet keresztültöltja a 26 résen úgy, hogy az a kampós 32 rész alatt beakad (lásd a 2. ábrát). Ez a befogó 30 pofát az adott helyzetben lezárja, és megakadályozza a 28 királycsap kikapcsolódását.

Miként a 2. ábrán látható, a 46 reteszelő elem keresztirányú mozgásának határolására egy álítható 68 ütköző szolgál.

Miként a 2. ábrán látható, a 46 reteszelő elemet ténylegesen az rögzíti az adott helyzetben, megakadályozva annak véletlen szétkapcsolódását, hogy az 52 kioldó kar 62 beakasztó eleme beakad a karimás 14 peremben lévő 64 részbe.

A 12 lemezen a 64 rés szomszédságában egy megnövelt 13 peremterület van. Miként a 4-9. ábrán látható, erre a 13 peremterületre 65 megállító egység van illesztve.

Amikor a 10 ötödik kerék kapcsolószerkezet záródik, az 52 kioldó karon lévő 62 beakasztó elem eléri a 14 peremet. A fő 56 rugó ereje az 52 kioldó kart a az 52 kioldó kart az 50 csatlakozóval összekötő, 49 helyen lévő csavar körüli elfordulásra kényszeríti. Ennek az elfordulásnak a hatására a 62 beakasztó elem beakaszódik a 14 peremben lévő 64 rész szélébe. Amikor ez bekövetkezik - és ez automatikusan áll be -, a szerkezet szétnyílása már meg van akadályozva.

A 70 tűske másodlagos záróeszközként szolgál, és rendkívül egyszerűen és biztonságosan akadályozza meg a 62 beakasztó elem kicsúszását a 64 résből.

Rátérve a 4. ábrára, amikor az 56 rugóerő hatására elforduló 50 csatlakozó visszahúzza az 52 kioldó kart, a 70 tűske az 52 kioldó karral együtt elmozdul, és a 65 megállító egység felé közeledik. Ezután - miként az 5. ábrán látható -, a 70 tűske a 65 megállító egységbe ütközik. Eközben azonban még folytatódik az 52 kioldó kar visszahúzása, aminek hatására összenyomódik a 70 tűskét körülvevő 72 spirálrugó.



Mihelyt a 62 beakasztó elem beesik a 12 lemezzel összekapcsolódó helyzetbe (lásd a 2. ábrát), nagyobb hézag képződik, úgy, hogy a 70 tűske túl tud haladni a 65 megállító egységen, és - ahogy a 6. ábra mutatja - az 52 kioldó kar mentén el tud helyezkedni a 64 részben. A 72 spirálrugó ereje biztosítja, hogy a 70 tűske elérje a teljesen zárt helyzetet. A 70 tűske a 64 részen áthatolva megakadályozza a 62 beakasztó elem kikapcsolódását. Többletelőnyként a 70 tűske áthatolása a 64 részen vizuálisan is figyelemmel kísérhető, mert a használó látja, hogy a 70 tűske túljutott-e a 65 megállító egységen.

A 10 ötödik kerék kapcsolószerkezet lekapcsolása során elvégzendő első művelet az, hogy a 70 tűskét könyökös 71 végénél fogva a 66 fogantyú felé kell húzni (lásd a 7. ábrát). Ez - miként a 8. ábrán látható -, feloldja az 52 kioldó kar másodlagos lezárását, és egyben a 39 henger és az ahhoz tartozó 38 dugattyú szervó hatását is kiváltja. Ahogy a 70 tűske a 66 fogantyú felé halad, a 74 pecek a 78 kapcsoló eszközbe ütközik. A 78 kapcsoló eszköz bekapcsol, és ennek hatására a 76 légvezetékek egyikéből szabályozott nyomású és áramlási sebességű levegő jut a 39 henger kibocsátó oldalára. Ezáltal a 38 dugattyú kiemelkedik, és az 52 kioldó kar - az 55 végszakasz könyökös kialakítása miatt - enyhén elfordul úgy, hogy lehetővé teszi a 62 beakasztó elem lekapcsolódását a 64 résről, majd - miként a 9. ábrán látható -, kifelé húzza a 62 beakasztó elemet a 3. ábrán bemutatott helyzetbe, ahol a 62 beakasztó elem helyett a 60 beakasztó elem záródik a 64 részbe. Ezáltal a kapcsolószerkezet nyitottá válik, és a 28 királycsap kihúzható.

Miként a 3. ábrán látható, annak érdekében, hogy a 28 királycsapot ki lehessen húzni a 26 részből, az 52 kioldó kart ki kell kapcsolni a 64 részből, és onnan kifelé kell húzni. Ez az elmozdulás megfeszíti az 56 rugót, ami a 46 reteszelő elemet a 2. ábrán bemutatott, 26 részen áthaladó helyzetből a 3. ábrán bemutatott helyzetbe húzza vissza.

A vontató jármű és az utánfutó egymáshoz viszonyított helyzete még mindig az adott helyzetben tartja a 28 királycsapot. Ekkor a 10 ötödik kerék kapcsolószerkezetet hordozó vontató járművet előremozdítva eltávolítjuk a mozdulatlan utánfutótól, aminek következtében az utánfutón lévő 28 királycsap kihúzódik. Ennek folyamán a 28 királycsap elfordítja a befogó 30 pofát a 36 csap körül, és a 46 reteszelő elemmel érintkezésbe lépve azt tengelyirányban a 26 rés felé mozdítja. A 46 reteszelő elem utóbbi tengelyirányú elmozdulásának hatására az 50 csatlakozó elfordul az azt rögzítő csavar körül, ami kifelé mozdítja az 52 kioldó kart. Ezután az 56 rugó elfordítja az 52 kioldó kart az 50 csatlakozó 49 helyén lévő csavar körül; ennek hatására a 60 beakasztó elem kikapcsolódik a 64 résből. Aamint a 28 királycsap kilép a 26 résből, a befogó 30 pofa tovább fordul, és a 46 reteszelő elemhez kapcsolódik, megakadályozva ezzel a 46 reteszelő elem zárását. Így tehát a 46 reteszelő elem visszajut az 1. ábrán bemutatott, kapcsolásra kész helyzetbe. Az 52 kioldó kar - és ezáltal a 46 reteszelő elem - akadálytalanul és automatikusan elmozdul, amikor a befogó 30 pofa zárt helyzetébe fordul.

Az előzőekben csak a találmány egy példakénti kiviteli alakját ismertettük, az oltalmi igény korlátozása nélkül. Szakember számára nyilvánvaló, hogy a fent ismertett megoldás egyes részletei igen sokféleképpen változtathatók, anélkül, hogy ezek a változatok az oltalmi körön kívül esnének. Így például a találmány szempontjából nem feltétlenül szükséges a szerkezetbe tüskét beiktatni másodlagos lezárás elérése céljából; a dugattyúból és hengerből álló elrendezés más eszközökkel is működtethető, beleértve az egyszerű kézi bekapcsolást is a kapcsolószerkezet szervo rendszerű leválasztására. A kapcsolószerkezet más részletei is jelentősen eltérhetnek az itt bemutatott kiviteli alaktól.

Szabadalmi igénypontok

1. Vontató járműre szerelhető, utánfutóra szerelt királycsappal (28) együttműködő ötödik kerék kapcsolószerkezet (10), aminek a királycsap (28) befogadására alkalmas réssel (26) ellátott lemeze (12), a királycsapnak (28) a résben (26) való megtartására szolgáló, forgathatóan elrendezett reteszelő mechanizmusa (46, 48, 50, 52), amely reteszelő mechanizmus (46, 48, 50, 52) egy a lemezzel (12) egy első, a reteszelő mechanizmus (46, 48, 50, 52) elengedő helyzetben tartásának megfelelő helyzetben, valamint egy második, a reteszelő mechanizmus (46, 48, 50, 52) lezáró helyzetben tartásának megfelelő helyzetben összekapcsolható kioldó kart (52) foglal magába, továbbá egy fluid közeggel működtethető dugattyúból és hengerből álló elrendezése (38, 39) van, amelynek dugattyúja (38) működésbe helyezve a kioldó kart (52) rugóerő ellenében a kioldó kar (52) első helyzetébe elmozdítóan, és ezáltal a reteszelő mechanizmust (46, 48, 50, 52) a királycsapot (28) elengedő helyzetbe hozóan van a kioldó karhoz (52) kapcsolva, azzal *jellemezve*, hogy a kioldó karra (52) a dugattyúból és hengerből álló elrendezést (38, 39) működtető kapcsoló eszköz (78) van illesztve, és a kioldó karra (52) egy, a kioldó kart (52) második helyzetében a lemezzel (12) kapcsolatban tartó további reteszelő egységként szolgáló, és a kioldó karhoz (52) képest elcsúszva a kapcsoló eszközt (78) működésbe hozó túske (70) van elcsúsztathatóan illesztve.

2. Az 1. igénypont szerinti ötödik kerék kapcsolószerkezet (10), azzal *jellemezve*, hogy a túske (70) rugósan elő van feszítve egy, a túske (70) járulékos reteszelő egységként való hasznosítását lehetővé tevő első helyzetbe, és a rugós előfeszítés ellenében a dugattyúból és hengerből álló elrendezést (38, 39) működtető kapcsoló eszköz (78) bekapcsolásáig visszahúzhatóan van kialakítva.

3. Az 1. vagy 2. igénypont szerinti ötödik kerék kapcsolószerkezet (10), azzal *jellemezve*, hogy a kioldó karon (52) a kioldó kart (52) és a lemezt (12) az első és a második helyzetben összekapcsoló, a lemezben (12) kialakított további részbe (64)



kapcsolódni képes hornyok vagy beakasztó elemek (60, 62) vannak kialakítva, és a tüske (70) a további résen (64) való keresztülhaladást lehetővé tevően van a kioldó karon (52) elrendezve.

4. A 3. igénypont szerinti ötödik kerék kapcsolószerkezet (10), azzal *jellemezve*, hogy a tüske (70) a további résen (64) való keresztülhaladást csak a kioldó kar (52) második helyzetének elérése után lehetővé tevően van a kioldó karon (52) elrendezve.

5. A 4. igénypont szerinti ötödik kerék kapcsolószerkezet (10), azzal *jellemezve*, hogy a további részhez (64) azzal szomszédos helyzetben egy, a tüskének (70) a résen (64) való keresztülhaladását a kioldó kar (52) hornyainak vagy beakasztó elemeinek (62) a részbe (64) való bekapcsolódásának megtörténteig megakadályozó megállító egység (65) van illesztve.

A bejelentő helyett

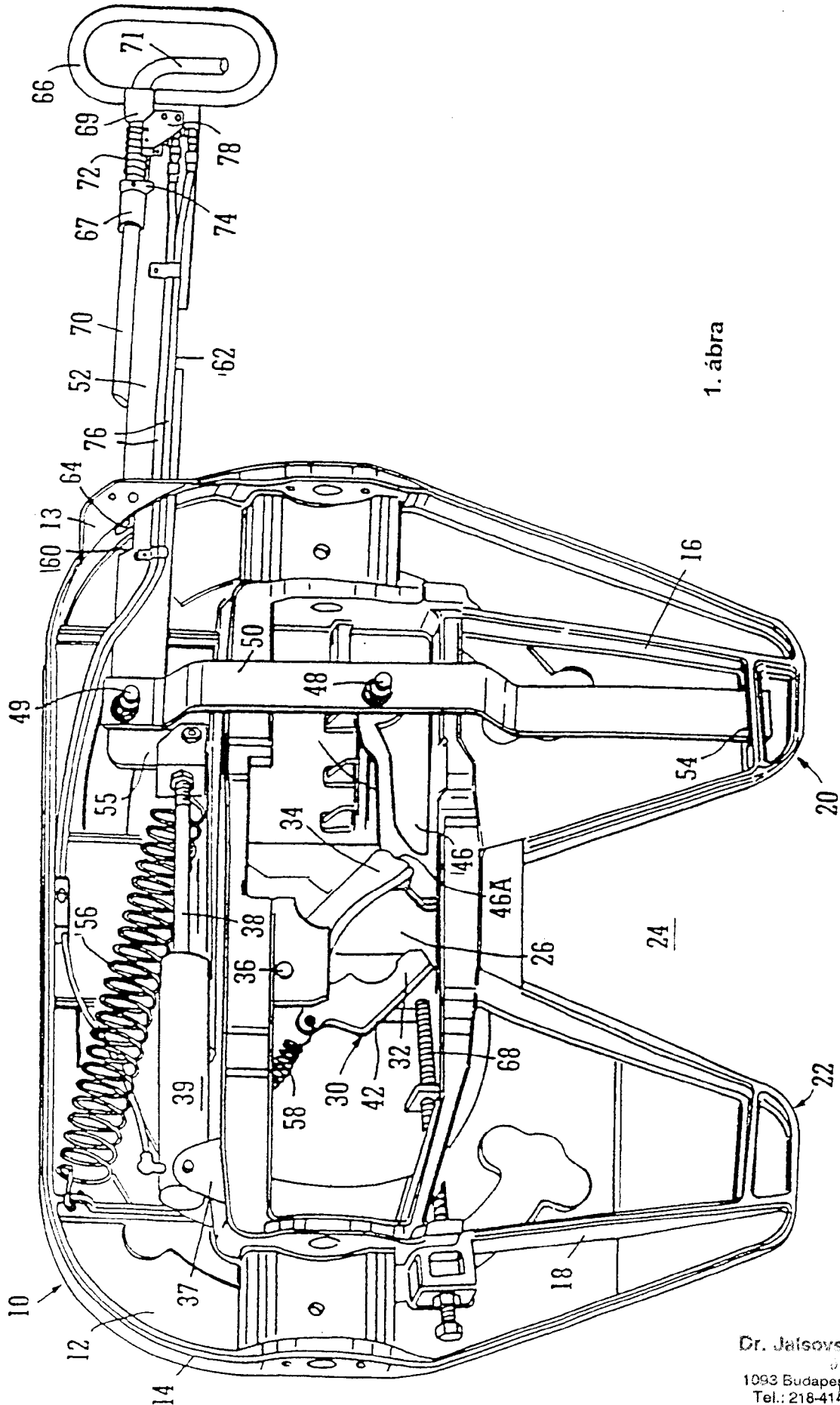
a meghatalmazott:

Dr. Jalsovszky Györgyné
ügyvéd
1093 Budapest, Koztárság u. 2.
Tel.: 218-4148 Fax: 218-4506

+ 4 lapon 2 db aláírás

Jóse Gábor

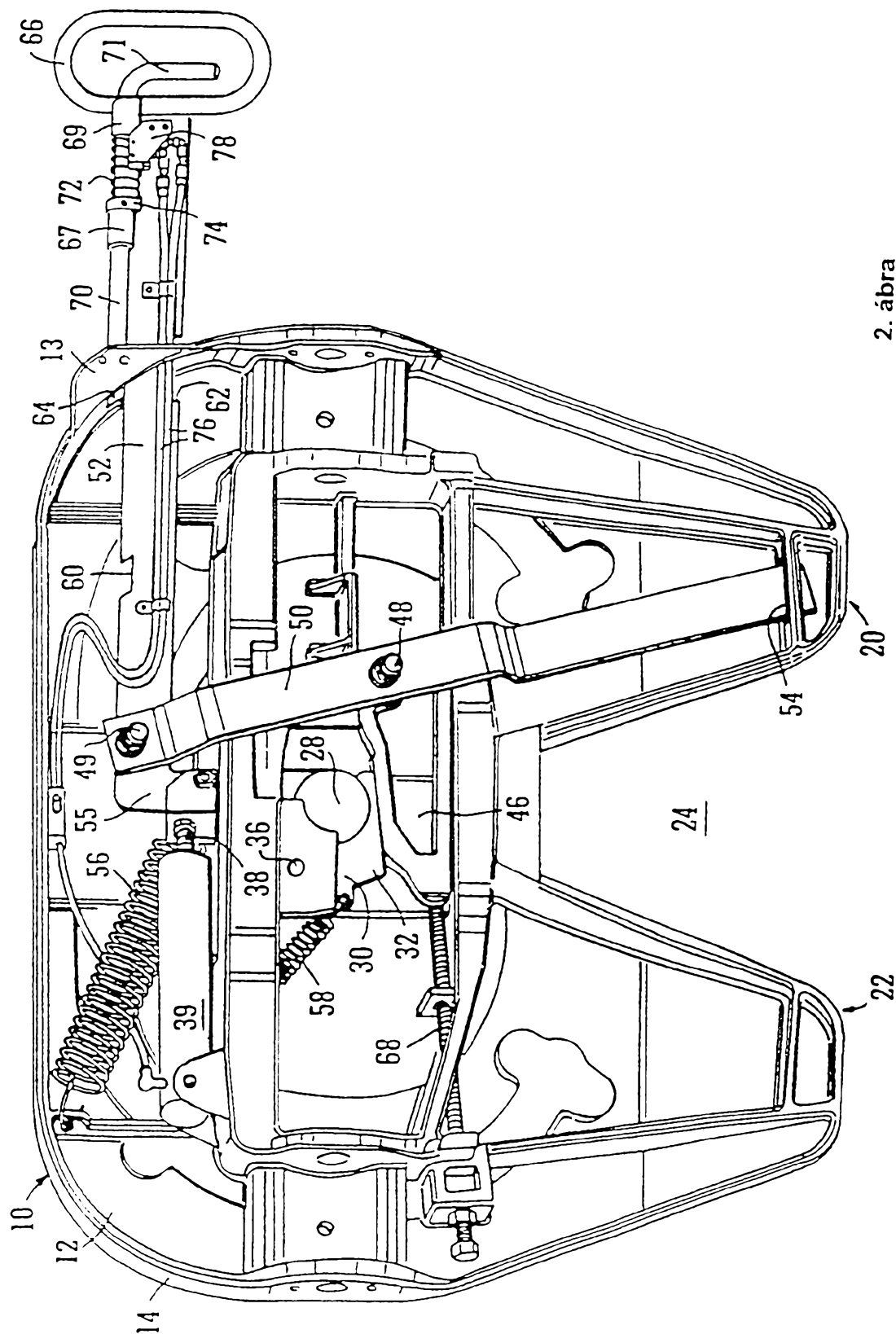
2004.05.14.



1. ábra

KÖZLEKÉSEI
PÉLDÁNY

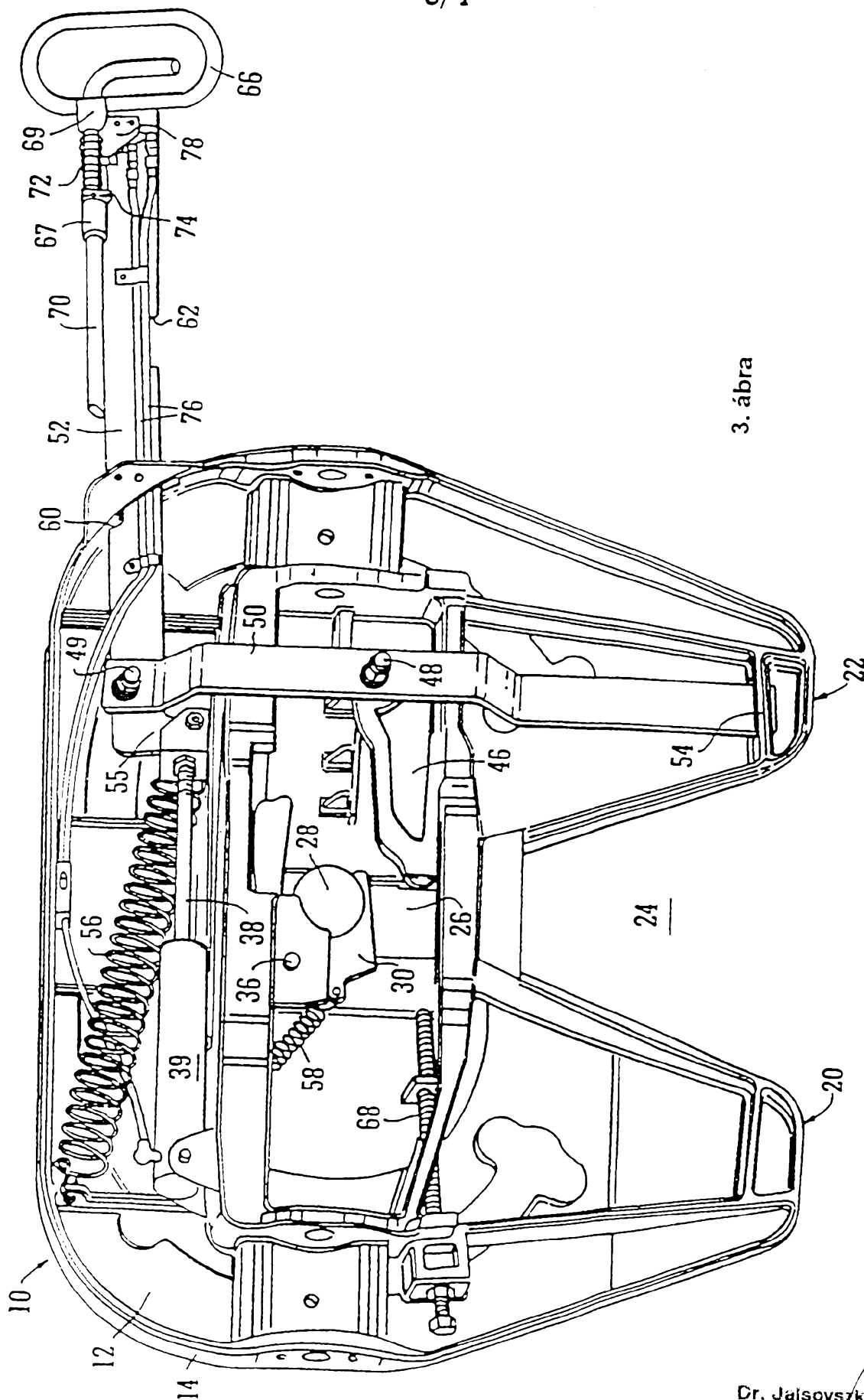
2/4



2. ábra

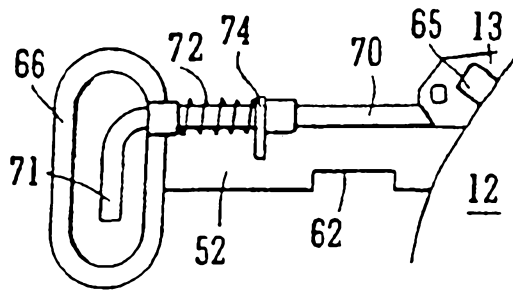
KÖZZÉTÉTELI
PÉLDÁNY

3/4

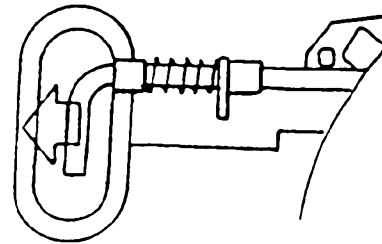


3. ábra

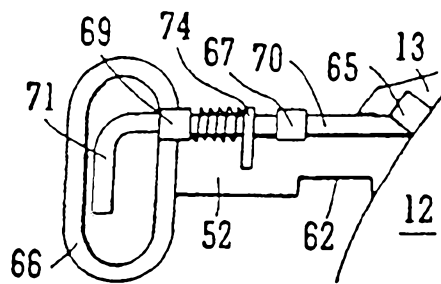
KÖZZÉTÉTELI
PÉLDÁNY
4/4



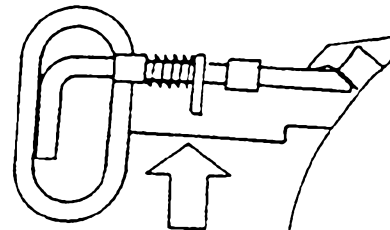
4. ábra



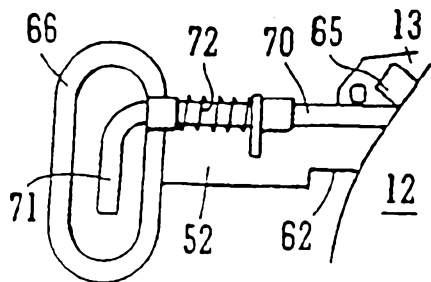
7. ábra



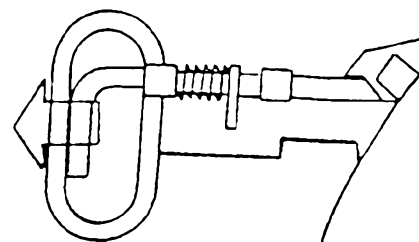
5. ábra



8. ábra



6. ábra



9. ábra